

Planungsablauf und Zusammenfassung wesentlicher Inhalte des Nahverkehrsplanes der Stadt Dessau-Roßlau:

Planungsablauf:

- Anlaufberatung am 7. März 2007 unter Einbeziehung der Ämter 20, 30, 36, 40, 41, 61, 66 und 80 der Stadtverwaltung Dessau sowie der Stadtverwaltung Roßlau und der ortsansässigen Verkehrsunternehmen;
- Arbeitsberatungen am 24. April, 05. Juni, 03. Juli und 09. August 2007 zur Abstimmung der Zwischenarbeitsstände unter Einbeziehung der Ämter 40, 60, 66 und der ortsansässigen Verkehrsunternehmen;
- Beratung zum NVP-Entwurf am 26. September 2007 unter Einbeziehung der Ämter 20, 30, 36, 40, 41, 60, 61, 66 und 80 der Stadtverwaltung Dessau und der ortsansässigen Verkehrsunternehmen;
- Sitzung des ÖPNV-Beirates zum Planungsstand NVP Dessau-Roßlau am 26. September 2007 unter Einbeziehung der Verkehrsunternehmen des straßengebundenen ÖPNV;
- Abstimmung der Planungsstände des NVP mit der Verwaltungsspitze am 06. Juni, 13. September und am 13. November 2007;
- Billigung des NVP-Entwurfes vom 30. November 2007 in der OB-DB am 10. Dezember 2007 und in der Sitzung des Ausschuss für Bauwesen, Verkehr und Umwelt am 08. Januar 2008;
- Einarbeitung von Hinweisen des Ausschuss für Bauwesen, Verkehr und Umwelt in den NVP-Entwurf;
- Durchführung des Beteiligungsverfahrens auf der Grundlage des NVP-Entwurfes vom 10. Januar 2008;
- Durchführung des Erörterungstermins zum Nahverkehrsplan der Stadt Dessau-Roßlau am 19. Februar 2008;
- Abwägung der Anregungen und Hinweise und entsprechende Einarbeitung in den NVP-Entwurf.

Zusammenfassung wesentlicher Inhalte:

Das **verkehrspolitische Ziel** besteht im Aufbau eines integrierten ÖPNV-Systems für die gesamte Stadt Dessau-Roßlau und die schrittweise Herstellung von einheitlichen Rahmenbedingungen zur ÖPNV-Nutzung.

Positive Auswirkungen auf die **Verkehrsnachfrage** haben die sich stabilisierenden Schülerzahlen und das Potenzial der wachsenden Bevölkerungsgruppe der Senioren. Negative Wirkungen werden durch die rückläufige Bevölkerungsentwicklung (bis 2015 Reduzierung um 5.735 auf 85.580 Einwohner) und den steigenden Motorisierungsgrad verursacht (Steigerung um 23 auf 480 Pkw je 1000 Einwohner).

Der mit dem **Stadtumbau** verbundene Strukturwandel (Wohnungsrückbau) betrifft hauptsächlich die Einzugsbereiche der Straßenbahn. Auswirkungen auf das Streckennetz werden langfristig bei der Linie 4 erwartet. Bei weiter zurückgehendem Fahrgastaufkommen im Kreuzbergviertel kann die ÖPNV-Erschließung durch den Stadtbus sichergestellt werden.

Das **ÖPNV-Netz** wird durch die Stadtstruktur bestimmt und baut auf den bestehenden Straßenbahn- und Busliniennetzen auf. Das Straßenbahnhauptnetz und die Busachse Dessau-Roßlau bilden die Basis des ÖPNV-Systems. Das zukünftige Netz weist folgende Struktur auf:

Hauptnetz Straßenbahn	HS 1	Hbf. Dessau – Tempelhofer Straße
	HS 2	Hbf. Dessau - Junkerspark
Nebennetz Straßenbahn	NS 1	Dessau Heidestr. – Wohngebiet Kreuzbergstraße
Hauptnetz Bus	HB 1	Hbf. Dessau – Roßlau, Lukoer Straße
	HB 2	Hbf. Dessau – Törten – Haideburg – Tempelh. Str.
	HB 3	Wasserwerkstr. – Kochstedt – Mosigkau – Alten - Berufsschulzentrum
	HB 4	Hbf. Dessau – Ziebigk, Ebertallee
Nebennetz Bus	N 1	Hbf. Dessau – Waldersee, Wittenberger Str.
	N 2	Hbf. Dessau – Mildensee, Adria
	N 3	Sieben Säulen – Kleinkühnau – Großkühnau – Ziebigk, Ebertallee
Ergänzungsnetz Bus	E 1	Roßlau – Mühlstedt – Thießen – Jeber-Bergfrieden
	E 2	Roßlau – Mühlstedt – Streetz - Natho
	E 3	Roßlau – Lukoer Straße - Luko
	E 4	Roßlau – Rodleben – Brambach – Rietzmeck - Steutz
	E 5	Hbf. Dessau – Mildensee – Kleutsch - Sollnitz
	E 6	Kochstedt – Alten – Berufsschulzentrum – Kühnauer Str.

Der Regionalbus ergänzt das Stadtliniennetz und gewährleistet die Verbindung zwischen Stadt und Region. Damit verfügt die Stadt Dessau-Roßlau über ein dichtes Linien- und Haltestellennetz, das alle Stadtteile erschließt. Mindestens 80 % der Einwohner befinden sich in einem Haltestelleneinzugsbereich von höchstens 600 Meter Luftlinie.

Die Bündelung der Straßenbahn- und Buslinien in der verkehrsberuhigten Kavalierrstraße soll als langfristige Zielstellung weiter verfolgt werden, um die **Erschließung der Innenstadt** zu verbessern und die ÖPNV-Verknüpfung auf kurzen Wegen zu ermöglichen (Beschlusslage Verkehrsentwicklungsplan 2005). Bauliche Voraussetzung ist die Errichtung der Zentralhaltestelle Kavalierrstraße in Höhe der Ratsgasse. Zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt werden die Busachsen HB 1 und HB 2 durch die Zerbster Straße geführt. Die Einbeziehung von Zerbster Straße/Muldstraße und Museumskreuzung in die Buslinienführung gewährleistet eine umfassende ÖPNV-Innenstadterschließung.

Als langfristige Optionen werden im Rahmen der **Regionalisierung der Straßenbahn** Netzerweiterungen nach Roßlau und Wörlitz benannt. Voraussetzungen für die Realisierung sind der Nachweis der technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit und die Bereitstellung einer umfassenden finanziellen Förderung.

Die **Mindestbedienstandards** orientieren sich an der Gewährleistung stabiler Fahrplanangebote in der Hauptverkehrszeit (HVZ) und in der Nebenverkehrszeit (NVZ). Ein höherer Anteil flexibler Bedienformen (z.B. Anrufbus) in Verkehrsgebieten und zu Zeiten mit niedrigem Fahrgastaufkommen soll weitere Anreize zur ÖPNV-Nutzung bieten und die Wirtschaftlichkeit verbessern. Gegenüber dem NVP 2002 bis 2006 wird der Mindestbedienstandard um ca. 120.000 Fpl.-km abgesenkt, um eine Angebotsanpassung an den kontinuierlichen Bevölkerungs- und Fahrgastrückgang vornehmen zu können und die Finanzierung des ÖPNV auch zukünftig sicher zu stellen.

Die Fahrplanleistung der drei Linienbündel umfasst insgesamt 2.285.000 Fpl.-km. Damit kann folgendes Grundangebot abgesichert werden:

- Im Straßenbahnhauptnetz beträgt das Angebot an den Verkehrstagen Montag bis Freitag 4 Fahrten/Std.,
- im Bushaupt- und -nebennetz eine Fahrt/Std. mit Verdichtungen in der Hauptverkehrszeit zu 2 Fahrten/Std. bzw. Anpassungen an die Erfordernisse der Schülerbeförderung.

Das gegenwärtig erbrachte Fahrplanangebot liegt auf Grund des 10 Minutentaktes bei der Straßenbahn und eines durchgängigen 30 Minutentaktes im Bushauptnetz um etwa 240.000 Fpl.-km über dem Mindestbedienstandard. Bei Einstellung des Fahrbetriebes auf dem Streckenabschnitt Heidestraße – Kreuzbergstraße (Straßenbahnlinie 4) verringert sich die Fahrplanleistung im Linienbündel 1 (Straßenbahn) um weitere 70.000 Fpl.-km. Im Linienbündel 2 (Stadtbus Dessau) können bei Nutzung von Einsparpotenzialen in der Schwachverkehrszeit weitere 100.000 Fpl.-km eingespart werden.

Das Mindestniveau der Fahrplanleistung des NVP der Stadt Dessau-Roßlau beträgt danach 2.115.000 Fpl.km. Die ÖPNV-Grundversorgung wird dadurch ebenso ermöglicht wie die Nutzung von Einsparpotenzialen und die Reaktion auf Schwankungen im Aufkommen (z. B. zwischen Sommer und Winter). Eine Unterschreitung dieses Wertes ist zu vermeiden, um eine funktionierende Erschließung des Oberzentrums Dessau-Roßlau zu gewährleisten.

Beispiele:

HS 1, HS 2:	HVZ und NVZ:	4 Fahrten/Std. u. Richtung
HB 1:	HVZ und NVZ:	2 Fahrten/Std. u. Richtung
HB 2 bis HB 4:	HVZ: 2 Fahrten/Std. u. Richtung, NVZ:	1 Fahrt/Std. u. Richtung
N 1 bis N3:	HVZ und NVZ:	1 Fahrt/Std. u. Richtung

Die HB 3 und die Verstärkerfahrten der HB 2 werden mit den Straßenbahnlinien verknüpft, um langfristig eine effiziente Betriebsdurchführung zu sichern.

In Gebieten und zu Zeiten mit geringer Nachfrage kommen Flexible Bedienformen zum Einsatz. Das betrifft ganztägig das Ergänzungsnetz E 1 bis E 6. Die Schülerbeförderung wird den Anforderungen der Schülerbeförderungssatzung und den jeweils aktuellen Rahmenbedingungen angepasst.

Eine hohe **Qualität** bei der Durchführung des ÖPNV soll zukünftig gewährleistet werden durch:

- Fortführung des Haltestellenausbaus,
- Sicherstellung der Haltestellengrundausrüstung,
- Bündelung der Straßenbahn- und Buslinien an einer Zentralhaltestelle Kavalierrstraße zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt und der Übergangssicherung,
- Abbau von Behinderungen im Verkehrsnetz,
- Einsatz von kundenfreundlichen, behindertengerechten Fahrzeugen mit hohen Sicherheits- und Umweltstandards,
- kontinuierliche Verbesserung der Fahrgastinformation,
- Übergangssicherung bei Schnittstellen innerhalb des ÖPNV/SPNV und zwischen den Verkehrsträgern (insbesondere Fahrrad-ÖPNV),

Für das Verkehrsgebiet Dessau-Roßlau soll ein einheitlicher **Stadtverkehrstarif** entwickelt und umgesetzt werden, der bestehende Unterschiede in den Tarifzonen und den Preisen beseitigt. Dessauer und Rosslauer Innenstadt sollen sich einer gemeinsamen Tarifzone befinden. Da die Verkehrsunternehmen nach Personenbeförderungsgesetz die Tarifhoheit besitzen, macht der NVP keine Vorgaben zur Zoneneinteilung und den Fahrpreisen.

Liniengenehmigungen sind zukünftig für drei Linienbündel zu erteilen.

Linienbündel 1:	Straßenbahnnetz
Linienbündel 2:	Busnetz –Süd (bisherige Stadtbuslinien Dessau)
Linienbündel 3:	Busnetz – Nord (bisherige Linie 127 und Regionalbuslinien Roßlau)

Die Genehmigungen der Linienbündel 2 und 3 laufen zum 30. Juni 2008 bzw. 30. Juni 2009 aus. Im Sinne einer Harmonisierung der Genehmigungsdauer im Buslinienverkehr ist die Neuerteilung ab 1. Juli 2009 vorgesehen. Grundlage der Liniengenehmigungen ist das Personenbeförderungsgesetz.

Für die **Finanzierung des ÖPNV** in der Stadt Dessau-Roßlau gilt der Grundsatz des Vorranges der auf dem Verkehrsmarkt erwirtschafteten Erträge vor Leistungen der öffentlichen Hand. Um den ÖPNV zu fördern, stellt das Land Sachsen-Anhalt auf der Grundlage des ÖPNV-Gesetzes Finanzmittel zur Verfügung. Bezogen auf den Zuständigkeitsbereich ÖPNV-Aufgabenträger Stadt Dessau-Roßlau sind das nach überschlägigen Berechnungen jährlich ca. 1,38 Millionen €. Der Großteil der Mittel (1,28 Millionen €) soll für die Gewährleistung einer ausreichenden Versorgung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen, also die finanzielle Absicherung der Betriebsdurchführung, eingesetzt werden. Die verbleibenden 100 T€ stehen für Investitionen, Planungsleistungen und den Finanzausgleich mit benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern zur Verfügung.

Auf der Grundlage einer noch zu erarbeitenden Finanzierungsrichtlinie oder Satzung zur ÖPNV-Finanzierung muss ein verkehrsunternehmensunabhängiger und diskriminierungsfreier Zugang zu den Mitteln ermöglicht werden. Es ist beabsichtigt, die Finanzausweisungen linienbündelbezogen und nach den Kriterien des ÖPNV-Gesetzes (Fahrplankilometer, beförderte Fahrgäste, Flächenerschließung und Schienennetz der Straßenbahn) zu regeln.

Über die Finanzmittel des ÖPNV-Gesetzes sind Investitionen zum Ausbau der Haltestellen, zur ÖPNV-Bevorrechtigung und zur Fahrgastinformation geplant. Größere Investitionen erfordern die Bereitstellung von Fördermitteln des Schnittstellenprogramms oder des Entflechtungsgesetzes. Das betrifft die Errichtung der Zentralhaltestelle Kavallerstraße und Maßnahmen zur Regionalisierung der Straßenbahn.

Die Stadt Dessau-Roßlau wirkt mit an der Vorbereitung und Umsetzung einer regionalen **Verkehrskooperation** in der Planungsregion Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg. Kernstück ist die Entwicklung eines verkehrsmittelübergreifenden Verbundtarifes, der den SPNV vollständig einbezieht. Der neue Beförderungstarif wird Bestandteil eines Verbundtarifes sein. Zwischenzeitlich wird der bereits praktizierte ABW-Tarif als Übersteigertarif für Zeitkarten fortgeführt.